

Zeitschrift: Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1948)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1948 an den Bundesrat
Autor: Béguin, E. / Wanner, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676044>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1948 an den Bundesrat

(Vom 28. April 1949)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

In Ausführung der gesetzlichen Vorschriften beehren wir uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1948 zu unterbreiten.

Unsere Rechnungsprüfungskommission stellte nach den Bestimmungen ihrer Geschäftsordnung fest, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen und dass die Bücher ordnungsgemäss geführt sind.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres schliesst mit einem Aktivsaldo von 15,0 Millionen Franken ab. Der Aktivsaldo des Vorjahres betrug 25,4 Millionen Franken. Das Jahresergebnis von 1948 ist indessen nicht nur um 10,4 Millionen Franken, sondern um 30,5 Millionen Franken ungünstiger ausgefallen, weil 1947 um den Differenzbetrag mehr Nonvaleurs abgetragen worden sind. Dabei war das Jahr 1947 finanziell wiederum etwas weniger ergiebig als das Jahr 1946, das, finanziell gesehen, als das beste in der Geschichte der Bundesbahnen zu bezeichnen ist.

Vor drei Jahren, auf den 1. Januar 1946, ist das neue Bundesbahngesetz in Kraft getreten, das auch die Sanierung brachte. 1946 und 1947 wurde nach Deckung sämtlicher Verbindlichkeiten das Dotationskapital zum gesetzlichen Maximalsatz von 4 % verzinst, fast 1 % über der durchschnittlichen Verzinsung des Fremdkapitals. Im Berichtsjahr ist es bei Anwendung gesunder betriebswirtschaftlicher Grundsätze leider nicht möglich, dem Dotationskapital eine Verzinsung zukommen zu lassen. Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen ist aus dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung vorerst ein Betrag bis zu 8 Millionen Franken in die Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge einzu-

legen. Statt die verbleibenden 7 Millionen Franken für eine $1\frac{3}{4}$ %ige Verzinsung des Dotationskapitals zu verwenden, schlagen wir mit der Generaldirektion vor, die Summe für die Erhöhung der Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles auf den Anlagengruppen Allgemeine Kosten und Unterbau einzusetzen. Dieser Abschreibungsausfall betrug Ende 1947 noch 200 Millionen Franken. Er soll jährlich mit 20 Millionen Franken abgetragen werden. Angesichts der beängstigenden Verschlechterung der Ertragslage der Bundesbahnen in den letzten Monaten erscheint es ausgeschlossen, dass diese Summe im laufenden Jahr erwirtschaftet werden kann. Die Abtragung sollte deshalb im Berichtsjahr auf 27 Millionen Franken bemessen werden. Wir halten das für um so notwendiger, als das heute schwerwiegendste Problem der Bundesbahnen, die Finanzierung ihres Bau- und Erneuerungsbedarfes, nach wie vor ungelöst ist, und als aus dem Ertrag des Berichtsjahres kein Tilgungsbetrag für das Ende 1948 noch 531 Millionen Franken betragende versicherungstechnische Defizit der Pensions- und Hilfskasse abgezweigt werden kann.

Aus dem Personenverkehr wurden bei 207,7 Millionen beförderten Reisenden 276,6 Millionen Franken eingenommen. Die Zahl der beförderten Reisenden ist von 1936 bis 1947 ununterbrochen von 106,9 auf 213,0 Millionen angestiegen. Im Berichtsjahr erfährt sie erstmals wieder eine leichte Verminderung. Es handelt sich aber immerhin noch um die zweitgrösste von den Bundesbahnen je erzielte Beförderungsleistung. Dank der Taxerhöhung vom 1. Februar 1948 sind dagegen die Personenverkehrseinnahmen noch etwas höher als letztes Jahr.

Es wird für die Bundesbahnen nicht leicht sein, den Personenverkehr auf der bisherigen Höhe zu halten. Die Zahl der Personenautomobile ist auf rund 108 000 angewachsen, gegenüber rund 78 000 im Jahre 1939. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Autobusse von 1386 auf 1756 und die Zahl der Motorräder von rund 26 000 auf rund 49 000. Besonders an der Abnahme des Generalabonnements- und Streckenabonnementsverkehrs der Bundesbahnen ist dieser starke Aufschwung des Motorfahrzeugverkehrs nicht unbeteiligt. Die Bundesbahnen begegnen diesem Wettbewerb durch das Mittel der Tarifpolitik, worüber sich im Bericht der Generaldirektion auf S. 10 und 11 nähere Angaben finden, sowie durch die Einführung häufigerer und schnellerer Zugverbindungen. Sie sind sich indessen bewusst, dass den Fahrplanverbesserungen betriebswirtschaftliche Grenzen gesetzt sind. Der Fahrplanausbau wirkt sich betriebswirtschaftlich stets positiv aus, solange es um die bessere Ausnützung des vorhandenen Materials und Personals geht. In dieser Richtung sind bemerkenswerte Erfolge erzielt worden. Es gelang, den dichten Fahrplan des Berichtsjahres mit weniger Sitzplätzen als vor dem Krieg abzuwickeln. Die durchschnittlichen Jahresleistungen des Rollmaterials sind also sehr erheblich gesteigert worden. Bedingt der Fahrplanausbau eine Erhöhung des Rollmaterial- und Personalbestandes sowie besondere bauliche Massnahmen, so vermag erst die Kostenanalyse die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen zu zeigen.

Im Güterverkehr wurden 18,5 Millionen Tonnen befördert, das sind 0,3 Millionen Tonnen mehr als 1947. Die Einnahmen aus diesem Verkehr stellten sich auf 343,0 Millionen Franken oder 1,4 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Diese Einnahmenvermehrung ist besonders geringfügig, wenn man bedenkt, dass während 11 Monaten des Berichtsjahres höhere Taxen zur Anwendung gelangten. Einer der Gründe dafür ist der starke Rückgang des Einfuhrverkehrs über die Südgrenze; bei diesem Verkehr trat eine Verlagerung von den längeren auf die kürzeren schweizerischen Zufahrtslinien ein. Es zeigt sich auch im Güterverkehr, dass sich der Konkurrenzkampf erheblich verschärft hat. Einerseits machte sich die Konkurrenz ausländischer Routen fühlbar, was öfters zu Tarifzugeständnissen zwingt. Andererseits ist infolge der Automobilkonkurrenz eine beträchtliche Abschwächung des Binnenverkehrs eingetreten. Dabei wiederholte sich die aus der Vorkriegszeit bekannte Erscheinung, dass der Rückgang weniger den niedrig tarifierten Massengüterverkehr als den einträglichen hochwertigen Güterverkehr betraf.

Dass die Güterverkehrseinnahmen im Berichtsjahr immerhin noch einen Höchststand erreichten, ist neben dem Taxzuschlag vor allem den ausgezeichneten Ergebnissen der ersten Jahreshälfte zuzuschreiben. In der zweiten Jahreshälfte, als die Hochkonjunktur sich

allmählich zurückzubilden begann, wurden weder mengen- noch einnahmenmässig die Ergebnisse des Vorjahres erzielt. In den ersten Monaten des laufenden Jahres hält der Rückgang an. Die Aussichten des Güterverkehrs sind deshalb ungünstig zu beurteilen. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Motorfahrzeugbestand im Bereiche des Güterverkehrs ebenfalls stark zugenommen hat. Die einzelnen Motorfahrzeugkategorien haben sich gegenüber 1939 wie folgt vermehrt: Lastwagen von 13 538 auf 17 943 Einheiten; Lieferungswagen von 6326 auf 11 494 Einheiten; Spezialwagen und gewerbliche Traktoren von 1385 auf 2439 Einheiten.

Der *Betriebsertrag*, umfassend die Verkehrseinnahmen sowie Erträge verschiedener Art, stellte sich auf 677,3 Millionen Franken. Demgegenüber belief sich der Betriebsertrag des Vorjahres auf 663,7 Millionen Franken. Es ist hier darauf hinzuweisen, dass sich der Betriebsertrag nicht mit den früher ausgewiesenen «Betriebseinnahmen» deckt. Wie im Bericht der Generaldirektion auf S. 22 dargelegt, kommen die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1948 erstmals in neuer Form zur Darstellung. Insbesondere ruht die Betriebsrechnung auf vollständig neuer Grundlage.

Der ebenfalls mit den früher ausgewiesenen «Betriebsausgaben» sich nicht deckende *Betriebsaufwand* belief sich auf 495,6 Millionen Franken. Der Betriebsaufwand des Vorjahres machte 450,6 Millionen Franken aus. Der Betriebsaufwand setzt sich aus den Kosten der einzelnen Dienste für Verwaltung, Betrieb und Unterhalt zusammen. Vergleicht man die Entwicklung des Betriebsertrages und des Betriebsaufwandes, so zeigt sich eindrucklich, dass die Ertragslage der Bundesbahnen von 1947 auf 1948 sich weniger günstig gestaltete. Während der Betriebsertrag gegenüber dem Vorjahr nur um 13,6 Millionen Franken oder um 2 % zunahm, stieg der Betriebsaufwand um 45 Millionen Franken oder um 10 %. Die Zunahme des Betriebsaufwandes gegenüber 1947 ist zu rund 24 Millionen Franken auf die Erhöhung der Teuerungszulagen und die Personalvermehrung zurückzuführen. Der Rest der Mehraufwendungen ist hauptsächlich eine Folge des grösseren Umfanges der Bau- und Unterhaltsarbeiten. Für sich allein erforderte der Unterhalt der Bahnanlagen und Fahrzeuge rund 30 % des gesamten Betriebsaufwandes. Erwähnt sei noch im speziellen, dass für das Brennmaterial der Dampflokomotiven 14,5 Millionen Franken aufgewendet werden mussten. Wie im Vorjahr betrug die Kilometerleistung der thermischen Triebfahrzeuge rund einen Zehntel jener der elektrischen Triebfahrzeuge; denn der Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen hielt an und auch die Stromknappheit machte den vermehrten Einsatz thermischer Triebfahrzeuge nötig.

Der gesamte Personalbestand der Unternehmung (ohne fremde Arbeitskräfte) belief sich im Jahresdurchschnitt 1948 auf 37 910 Köpfe. Gegenüber 1947

ergab sich eine Vermehrung um 1533 Arbeitskräfte. Im gesamten Personalbestand sind 2975 Arbeitskräfte enthalten, die nicht ständig und nicht mit vollem Tagewerk beschäftigt waren.

Die *Bauaufwendungen* für den Bahnbetrieb, die Kraftwerke und Werkstätten stellten sich auf 117,5 Millionen Franken; sie hielten sich damit ziemlich genau im Rahmen des Bauvoranschlages. Die Bauaufwendungen des Vorjahres hatten 84,5 Millionen Franken betragen. Die Mehraufwendungen gegenüber 1947 sind bedingt durch die weiter angestiegenen Baukosten, vor allem aber durch den grossen aufgestauten Erneuerungs- und Ausbaubedarf. Wir stossen hier wieder auf das Bau- und das Baufinanzierungsproblem der Bundesbahnen, worüber wir Ihnen in verschiedenen Eingaben berichtet haben. Dieses Problem ist für die eidgenössische Staatsbahn von lebenswichtiger Bedeutung. Die technische, betriebliche und kommerzielle Konkurrenzfähigkeit der grössten Unternehmung unseres Landes kann nicht aufrechterhalten bleiben, wenn der Rückstand und die Überalterung vieler Anlagen und Betriebsmittel (Geleise, Doppelspuren, Rollmaterial, Sta-

tionsanlagen) nicht aufgeholt werden. Wie wir Ihnen einlässlich dargelegt haben, bedarf es dazu während 10 Jahren Bauaufwendungen von jährlich 190 Millionen Franken; 122 Millionen Franken sind allein für den normalen Ersatz des vorhandenen Anlagenvermögens benötigt. Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass die Bauaufwendungen des Berichtsjahres noch weit unter diesen wohlbegründeten und von keiner Seite bestrittenen Sollzahlen stehen.

Aus der *Bilanz* ist festzuhalten, dass das Anlagen- und Betriebsvermögen von 1892 auf 1908 Millionen Franken zugenommen hat. Das Bilanztotal nahm dagegen von 2136 auf 2124 Millionen Franken ab. Ohne die 20 Millionen Franken Abtragung am noch vorhandenen Abschreibungsausfall hätten die Vermögenszugänge, das sind in erster Linie die Erstellungs- und Anschaffungskosten der im Rechnungsjahr vollendeten Bauten, die vorgenommenen Abschreibungen übertraffen. Das Eigenkapital hat sich durch die Speisung der gesetzlichen Reserve erhöht. Unter dem Fremdkapital haben die festen und die laufenden Verbindlichkeiten leicht abgenommen.

Die nachfolgende Tabelle der *Aufwandgruppen* zeigt, wie sich der Gesamtaufwand der Bundesbahnen verteilte:

Aufwandgruppen	1947		1948	
	in 1000 Franken	%	in 1000 Franken	%
Personalaufwand	324 122	45,4	348 490	45,8
Sachaufwand (einschliesslich Bauaufwendungen)	178 736	25,0	222 307	29,2
Abschreibungen	110 558	15,5	95 913	12,6
Kapitalkosten	50 490	7,1	47 667	6,3
Übrige Aufwendungen ¹⁾	50 282	7,0	46 759	6,1
<i>Gesamtaufwand</i>	<i>714 188</i>	<i>100</i>	<i>761 136</i>	<i>100</i>

¹⁾ Dieser Sammelposten besteht hauptsächlich aus den Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse im Hinblick auf den versicherungstechnischen Fehlbetrag (24 Millionen Franken) sowie aus den Teuerungszulagen an Pensionierte (21 Millionen Franken).

Der *Gesamtaufwand der Bundesbahnen* belief sich auf 761,1 Millionen Franken, wogegen *Gesamtertrag und Wertzugänge* 776,1 Millionen Franken ausmachten; die entsprechenden vorjährigen Zahlen lauteten auf 714,2 bzw. 739,6 Millionen Franken. Die positive Differenz entspricht dem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung. Gesamtertrag und Wertzugänge umfassen den Betriebsertrag, die aktivierbaren Bauaufwendungen sowie verschiedene nicht in der Betriebsrechnung verbuchte Erträge.

Dank dem neuen Rechnungssystem lassen sich Gesamtaufwand sowie Gesamtertrag und Wertzugänge unmittelbar aus der Buchhaltung zusammenstellen. In unseren früheren Berichten mussten diese Angaben unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten besonders berechnet werden. Vor allem weil die jetzigen Angaben die aktivierbaren Bauaufwendungen miteinschliessen, sind sie mit dem früher ausgewiesenen Gesamtaufwand und Gesamtertrag nicht vergleichbar.

Zu den einzelnen Aufwandgruppen der obenstehenden Tabelle sei folgendes bemerkt:

Die Zusammensetzung des *Personalaufwandes* für alle von den Bundesbahnen beschäftigten Arbeitskräfte ist im Bericht der Generaldirektion auf S. 23 in den Einzelheiten dargestellt.

Noch bedeutend mehr als der Personalaufwand hat der *Sachaufwand* von 1947 auf 1948 zugenommen. Neben der im Berichtsjahr im ganzen noch nicht zum Stillstand gekommenen Preissteigerung erklärt sich das vor allem aus den grösseren Bau- und Unterhaltungsaufwendungen.

Gegenüber dem Vorjahr vermindert haben sich die *Abschreibungen*. Es sind weniger Anleienskosten abgeschrieben und vor allem ist der noch vorhandene Abschreibungsausfall im Vorjahr weit stärker reduziert worden. Was die Abschreibungen vom Anlagenvermögen anbelangt, so sind sie infolge der ansteigenden Anlagewerte leicht gestiegen.

Ebenfalls zurückgegangen sind die *Kapitalkosten*. Der mittlere nominelle Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten betrug 1948 3,15 % gegenüber 3,18 % im Jahre 1947.

Ein Rückblick auf das Geschäftsjahr 1948 der Bundesbahnen lässt deutlich erkennen, dass in diesem Jahr der *finanzielle Wendepunkt überschritten* worden ist. In unserem letztjährigen Bericht haben wir einlässlich begründet, weshalb die finanzielle Lage der Bundesbahnen labil bleibt. Wir führten aus, dass die Unternehmung einen so stark angewachsenen Betriebsaufwand nur solange zu tragen vermag, als beim Betriebsertrag keine Rückbildung eintritt. Wir schilderten die Auswirkungen der Fixkostenstruktur im Verkehrsaufschwung und -niedergang und betonten, dass die leitenden Organe der Bundesbahnen der Möglichkeit einer Verkehrsschrumpfung durch eine Konjunkturänderung oder durch verstärkte Konkurrenz mit besonderer Sorge entgegensehen.

Wenn man sich nur an die grossen Linien hält, so ist es leicht begreiflich, dass die *Gesamtsituation der Bundesbahnen prekär* sein muss. Wie jede Unternehmung sind auch die Bundesbahnen von der starken Preis- und Lohnsteigerung der Kriegs- und Nachkriegsjahre in vollem Umfange betroffen worden. Im Jahresdurchschnitt 1948 betrug die Teuerung gemessen am Lebenskostenindex 63 % und gemessen am Grosshandelsindex 117 %. Der Gesamtaufwand der Bundesbahnen war, verglichen mit 1938, um 80 % höher, unter Berücksichtigung der aktivierbaren Bauaufwendungen sogar um 90 % höher. Das Tarifniveau hat dagegen mit dieser enormen Kostensteigerung in keiner Weise Schritt gehalten; es steht um 15 bis 20 % über jenem der Vorkriegszeit. Alle die Kriegsjahre hindurch und noch heute ruht demnach das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen auf einem *einzigem Pfeiler: auf dem Mehrverkehr*. Dieser Pfeiler hat bis in das Berichtsjahr hinein gehalten. Es sind 1948 88 % mehr Personen und 33 % mehr Güter befördert worden als 1938. In den letzten Monaten des Berichtsjahres und erst recht in den ersten Monaten des laufenden Jahres beginnt dieser Pfeiler indessen langsam abzubröckeln. Noch ist das Verkehrsvolumen längst nicht auf den Vorkriegsstand zurückgefallen; es wird aber zum Ausgleich der enormen Kostensteigerung zusehends ungenügender. Es ist damit augenscheinlich, dass die Situation ernst geworden ist.

Von solchen Sorgen erfüllt, müssen Verwaltungsrat und Generaldirektion der Bundesbahnen darauf bestehen, dass die grossen Probleme der schweizerischen Verkehrspolitik eine gerechte und zweckmässige Lösung finden. Wir denken hier insbesondere an das

Problem der Finanzierung von Verkehrsbauten sowie an das Problem der Verkehrsordination.

Falls die Bundesbahnen nach zehnjährigem Unterbruch in eine neue Periode von Defiziten eintreten sollten, wäre es um so wünschbarer, wenn dem Schweizervolk auch die schwerwiegenden finanziellen Auswirkungen der auf der Staatsbahn lastenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor Augen geführt werden könnten. Manche dieser Verpflichtungen, so etwa die Transportpflicht, die Betriebspflicht auf finanziell uneinträglichen Strecken, die Pflicht zur tarifarischen Gleichbehandlung verkehrsschwacher Linien, lassen sich zwar kaum in Ziffern fassen. Dagegen könnte der Versuch gemacht werden, die Einnahmehausfälle zu ermitteln, die den Bundesbahnen aus den bahnfremden Lasten sowie bei den zahlreichen, aus volkswirtschaftlichen, sozialen oder gemeinnützigen Gründen zugestandenen Spezialtarifen des Personen- und Güterverkehrs erwachsen; bekanntlich sind die Normaltaxen oft um ein Vielfaches höher. Der Verwaltungsrat hat die Generaldirektion beauftragt, eine solche Erhebung durchzuführen.

Das Personal der Bundesbahnen hat im Jahr 1948 im Personen- und Güterverkehr ein grosses Verkehrsvolumen bewältigt. Es hat dabei die gewohnte treue Pflichterfüllung gezeigt. Der Verwaltungsrat dankt der *Geschäftsleitung, den Beamten, Angestellten und Arbeitern* für diese vorbildliche Einstellung zur Arbeit.

In Übereinstimmung mit der Generaldirektion beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung die folgenden *Anträge* zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen des Jahres 1948 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1948 wird genehmigt.
3. Der Reingewinn des Jahres 1948
von Fr. 15 010 812.48
wird wie folgt verwendet:
 - a. Erhöhung der Jahresquote zur Abtragung des Abschreibungsausfalles bei den Anlagegruppen Allgemeine Kosten und Unterbau von 20 auf 27 Millionen Franken Fr. 7 000 000.—
 - b. Einlage in die gesetzliche Reserve:

Gesetzliche Einlage (SBB-Gesetz, Art. 16 ^{1a})	» 8 000 000.—
Zuweisung des verbleibenden Überschusses	» 10 812.48

Bern, den 28. April 1949.

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen
Der Präsident Der Sekretär
E. Béguin F. Wanner